Deutscher Bundestag
9. Wahlperiode

Drucksache 9/2399

25.01.83

Sachgebiet 923

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daubertshäuser, Antretter, Bamberg, Curdt, Amling, Duve, Haar, Kretkowski, Pauli, Wimmer (Eggenfelden), Dr. Steger, Ibrügger und der Fraktion der SPD
— Drucksache 9/2363 —

Sicherheit auf dem Schulweg

Der Bundesminister für Verkehr – StV 10/00.02.13/10033 Bd 82 – hat mit Schreiben vom 24. Januar 1983 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. Wie beurteilt die Bundesregierung die Sicherheit von Kindern und Jugendlichen auf dem Schulweg, und welches statistische Material liegt hierüber für die Jahre seit 1970 vor?

Die Bundesregierung ist auf Angaben der Eigenunfallversicherungsträger angewiesen, da im Rahmen der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik entsprechende Daten bundesweit nicht anfallen.

Nach Feststellungen des Bundesverbandes der Unfallversicherungsträger der öffentlichen Hand (BAGUV) ereigneten sich 1981 insgesamt 102 448 Unfälle auf dem Wege nach und von Kindergärten, Schulen und Hochschulen; davon entfallen – Schätzungen zufolge – etwa die Hälfte auf polizeilich gemeldete Straßenverkehrsunfälle. Die Differenzierung der erstmals entschädigten Schülerwegeunfälle nach ihren Folgen stellt sich wie folgt dar:

Erstmals entschädigte Wegeunfälle insgesamt	1 572
davon nach den Folgen der Verletzungen und Erkrankungen	
Tod	160
völlige Arbeitsunfähigkeit	21
teilweise Arbeitsunfähigkeit	1 391

Diese Wegeunfälle sind nahezu vollständig auf Ereignisse im Straßenverkehr zurückzuführen.

Im Jahre 1981 ist im Vergleich zu 1973 – frühere Daten liegen nicht vor – die Zahl der gemeldeten Schülerwegeunfälle um rd. 22 500 oder mehr als ein Viertel gestiegen. Gegenüber 1980 war erstmals ein Rückgang in Höhe von 5 000 oder 5 v. H. zu verzeichnen. Demgegenüber ging die Zahl der tödlich verlaufenen Schülerwegeunfälle seit 1978 merklich zurück, und zwar von 280 auf 160.

Etwa die Hälfte der Schülerwegeunfälle entfällt auf den Fußgängerbereich. Den zweiten Schwerpunkt bilden die privaten Verkehrsmittel, wobei Fahrradunfälle weit an der Spitze stehen.

Bei den tödlichen Schülerwegeunfällen ergibt sich eine deutliche Verschiebung vom Fußgängerbereich zum Bereich der privaten Verkehrsmittel, insbesondere im Zusammenhang mit der Benutzung von Fahrrad, Pkw sowie Moped/Mofa.

2. Welche Erkenntnisse liefert die Unfallforschung über Ursachen von Verkehrsunfällen von Kindern und Jugendlichen auf dem Schulweg?

Im Bereich der Unfallforschung liegen keine speziellen Erkenntnisse über die Ursachen von Verkehrsunfällen von Kindern und Jugendlichen auf dem Schulweg vor. Untersuchungen zur Schulwegsicherheit fallen in die Zuständigkeit der Länder. Auch diese verfügen nach Kenntnis der Bundesregierung über keine eingehenden Untersuchungen zu diesen Problemen.

Der Bundesregierung liegen jedoch Erkenntnisse über Unfallursachen bei der allgemeinen Beteiligung der Kinder und Jugendlichen am Straßenverkehr vor. Kinder und Jugendliche verunglükken im wesentlichen aus folgenden Gründen:

— Jede neue Art der Verkehrsbeteiligung führt zu einem risikoreichen Lernprozeß, sei es als Fußgänger und Radfahrer bei Kindern oder als Mofa- und Mopedfahrer bei Jugendlichen.

— Die Lernprozesse bei diesen Verkehrsteilnehmern gehen mit einem kindlichen und jugendlichen Verhalten einher, das durch Spontaneität sowie einen ausgeprägten Bewegungsdrang gekennzeichnet ist.

— Die Fähigkeit, Verkehrssituationen und -abläufe umfassend zu beobachten und richtig einzuschätzen, wächst bei Kindern und Jugendlichen erst langsam. Von der Körpergröße her sind sie weniger gut wahrnehmbar als Erwachsene (z. B. beim Hervortreten aus Parklücken zwischen Autos).

Diese Gründe machen deutlich, daß Kindern und Jugendlichen nur begrenzt die schuldhafte Verursachung von Verkehrsunfällen zugemessen werden kann. Es kommt hier im wesentlichen auf das verantwortungsvolle Verhalten der erfahrenen Verkehrsteilnehmer an.

Dem trägt die StVO in § 3 Abs. 2a Rechnung, in welchem die Pflicht zur besonderen Rücksichtnahme u. a. gegenüber Kindern und Jugendlichen verankert ist.

3. Wie beurteilt die Bundesregierung die heute vorliegenden Maßnahmen zur Schulwegsicherung, und gibt es Vorstellungen über einen mit den Ländern abgestimmten Maßnahmen-Zeit-Katalog?

Einen zwischen Bund und Ländern abgestimmten Maßnahmen-Zeit-Katalog zur Schulwegsicherung gibt es nicht. Derartige Maßnahmen fallen in die alleinige Zuständigkeit der Bundesländer.

Gleichwohl bemüht sich die Bundesregierung darum, die Bundesländer möglichst wirksam zu unterstützen. Dazu gehört etwa die Erarbeitung von Grundlagen für

— Schulwegpläne,

— die Beruhigung des Verkehrs im Bereich von Schulwegen,

— die Gestaltung und Anlage von sicheren Überquerungsmöglichkeiten (z. B. Fußgängerfurten, bedarfsgesteuerte signalgeregelte Überwege, Zebrastreifen),

— die sichere Gestaltung von Schulbushaltestellen,

— die Einrichtung von Radverkehrsanlagen für den Schülerverkehr.

Ein bedeutsames Beispiel dafür ist das 1977 von der Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlichte „Merkblatt zur Gestaltung und Sicherung von Schulwegen" (Heft 12 der Schriftenreihe Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr) und das darauf aufbauende gemeinsame Programm des BMV und der Bundesländer zur Schulwegsicherung „Gemeinsam planen – gemeinsam handeln". Zwischen 1978 und 1981 wurden vom BMV dafür rd. 5 Mio. DM aufgewendet. Ab 1982 wurde dieses Programm in der eigenen Zuständigkeit der Länder bei Koordination durch den Deutschen Verkehrssicherheitsrat fortgeführt.

Zahlreiche Fallbeispiele in verschiedenen Gemeinden zeigen, daß diese Aktion als wirkungsvoll angesehen werden kann.

Der 1981 eingerichtete Bund/Länder-Fachausschuß Verkehrserziehung und -aufklärung sichert in seinem Aufgabenbereich einen eingehenden Erfahrungsaustausch und bemüht sich um eine generelle Maßnahmenkoordination. Die Bundesregierung versucht, hierbei auch der Schulwegsicherung weitere Impulse zu geben.

4. Wie ist die Verkehrssicherheit bei Schulbusfahrten – insbesondere beim Betreten und Verlassen des Schulbusses sowie beim Überqueren der Fahrbahn vor oder nach der Fahrt mit dem Schulbus – zu beurteilen, und gibt es Vorstellungen über konkrete Verbesserungsmöglichkeiten gemeinsam mit Ländern und Schulträgern?

Hinsichtlich der Sicherheit der in einem Schulbus beförderten Kinder gibt es eingehende und eindringliche Vorschriften in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO).

Dies gilt für das Einschalten der Warnblinkleuchten, solange Kinder ein- oder aussteigen (§ 16 Abs. 2 StVO), für das Vorbeifahren an haltenden Schulbussen (§ 20 Abs. 1a StVO) und für die allgemeine Sorgfaltspflicht, die von den Kraftfahrern das Äußerste an Sorgfalt u. a. gegenüber Kindern verlangt (§ 3 Abs. 2a StVO).

Die Bundesregierung ist bemüht, den Kraftfahrern durch intensive Verkehrsaufklärung Inhalt und Bedeutung der erwähnten StVO-Bestimmungen immer wieder nachhaltig vor Augen zu führen.

Auch für die Anlage und Sicherung der Haltestellen gibt es ausreichende rechtliche Bestimmungen (bundeseinheitliche Kennzeichnung der Schulbushaltestellen gemäß Zeichen 224 StVO mit dem Zusatzschild „Schulbus" und Allgemeine Verwaltungsvorschrift zu § 20 StVO).

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß der Schwerpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit in diesem Bereich nunmehr bei dem Einrichten sicherer Haltestellen „vor Ort" liegen muß. Sie unterstützt insoweit die von den Ländern in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat geleistete Arbeit, mit der das Schulwegsicherungsprogramm fortgeführt wird.

5. Welchen Einfluß hat die Besetzung von Schulbussen auf die Sicherheit von Schulbusfahrten, und wird die Bundesregierung auf eine Änderung der entsprechenden Vorschriften drängen?

Die Beförderung von Schülern mit Schulbussen zählt zu den sichersten Beförderungsarten. So liegt nach Berechnungen der BAGUV der Anteil der Schulbusunfälle an allen Schulwegeunfällen seit Jahren nur zwischen 5 und 6 v. H.

Obwohl die Bundesregierung keinen direkten Einfluß der Besetzung von Schulbussen auf die Sicherheit der Schulbusfahrten sieht, bereitet sie im Hinblick auf die veränderten Eckdaten für die Berechnung der Durchschnittsgewichte und des Platzbedarfs der Fahrgäste eine Überarbeitung der entsprechenden Vorschriften vor.

6. Wie ist der derzeitige Sicherheitsstandard der im Schulbusverkehr öffentlicher und privater Unternehmen eingesetzten Fahrzeuge zu beurteilen, und welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung aus in einzelnen Bundesländern erfolgten Überprüfungen der Fahrzeuge?

Alle im Schulbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge unterliegen gleichermaßen den Sicherheitsvorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) und den dazu erlassenen ergänzenden Bestimmungen (Richtlinien). Die Einhaltung dieser Vorschriften wird u. a. durch die vorgeschriebenen Untersuchungen der Kraftomnibusse sichergestellt. § 29 StVZO in Verbindung mit Anlage VIII StVZO schreibt für Kraftomnibusse eine jährliche Haupt- und Bremssonderuntersuchung sowie alle drei Monate eine Zwischenuntersuchung vor.

Die der Bundesregierung bekanntgewordenen Ergebnisse bei der Überprüfung von Schulbussen haben dazu geführt, daß die Bundesländer im Rahmen der ihnen obliegenden Aufgaben neben den nach § 29 StVZO vorgeschriebenen Untersuchungen zusätzliche Überprüfungen (Überwachungen) durchführen, um die Sicherheit der Schulbusse in jedem Falle zu gewährleisten.

7. Wie beurteilt die Bundesregierung die Sicherheit bei Beförderungen im Rahmen von Fahrgemeinschaften für den Schulweg? Wird die Bundesregierung für die Führer von sogenannten Kleinbussen die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung vorschreiben?

Fahrgemeinschaften für den Schulweg in dem Sinne, daß ein Elternteil mehrere Kinder aus verschiedenen Familien mit dem Pkw zur Schule fährt, haben das gleiche Unfallrisiko wie jeder andere Pkw im Straßenverkehr.

Die Bundesregierung beabsichtigt z. Z. nicht, für das Führen von Kleinbussen (sechs bis acht Fahrgastplätze) die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung einzuführen. Dies gilt unabhängig davon, ob in den Fahrzeugen Schüler oder andere Personen befördert werden.

Die Thematik ist im ersten Halbjahr 1981 intensiv mit den Bundesländern erörtert worden. Dabei wurde festgestellt, daß keine Erkenntnisse darüber vorliegen, ob das Unfallgeschehen bei Schülertransporten mit Kleinbussen in einem Zusammenhang mit der fehlenden Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung steht. Die Länder sprachen sich deshalb mehrheitlich dafür aus, die Angelegenheit so lange nicht weiter zu verfolgen, bis neue Tatbestände eine entsprechende Maßnahme gebieten würden. Da derartige neue Fakten der Bundesregierung in der Zwischenzeit nicht bekanntgeworden sind, sieht sie auch keine Veranlassung, eine diesbezügliche Maßnahme zu ergreifen.

8. Welche Erfahrungen liegen der Bundesregierung über einzelne bereits verwirklichte Schulwegsicherungsprogramme vor, und wie beurteilt die Bundesregierung deren Ergebnisse?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333